

Requested Patent: JP2004131008A

Title: MOVABLE PLATFORM FENCE APPARATUS ;

Abstracted Patent: JP2004131008 ;

Publication Date: 2004-04-30 ;

Inventor(s):

YAMAGUCHI MASAHIRO; OHASHI IKU; MIZUMOTO HIDENOBU; AOYANAGI
HISAO ;

Applicant(s): KYOSAN ELECTRIC MFG ;

Application Number: JP20020299281 20021011 ;

Priority Number(s): JP20020299281 20021011 ;

IPC Classification: B61B1/02; E01F1/00 ;

Equivalents: ;

ABSTRACT:

PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a movable platform fence apparatus, by which a platform can be used in common in the case of the mutual extension of the rail road, even for the trains made up of different type cars. SOLUTION: A fence member 40 is uprightly arranged on a platform 10. A movable fence 50 is supported by the fence member 40. When one side of the fence member 40 is located near the door of the train or when the other side of the fence member 40 is located near the door of the train, the movable fence 50 enters the fence member 40 from the side of the fence member 40 corresponding to the door of the train and projects from the fence member 40 toward the opposite side of the side of the fence member 40 corresponding to the door of the train in order to open the entrance for the train. Thus, the entrances 31 is made to correspond to the passenger doors D1 of the train T, which is to be stopped beside the platform 10, according to the make-up of the train. COPYRIGHT: (C)2004,JPO

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号
特開2004-131008
(P2004-131008A)

(43) 公開日 平成16年4月30日(2004.4.30)

(51) Int.Cl.⁷
B 6 1 B 1/02
E 0 1 F 1/00

F I
B 6 1 B 1/02
E 0 1 F 1/00

テーマコード (参考)
2 D 1 O 1

審査請求 未請求 請求項の数 10 O L (全 20 頁)	
(21) 出願番号 (22) 出願日	特願2002-299281 (P2002-299281) 平成14年10月11日 (2002.10.11)
(71) 出願人	000001292 株式会社京三製作所 神奈川県横浜市鶴見区平安町2丁目29番地の1
(74) 代理人	100084261 弁理士 笹井 浩毅
(72) 発明者	山口 雅弘 神奈川県横浜市鶴見区平安町二丁目29番地の1 株式会社京三製作所内
(72) 発明者	大橋 郁 神奈川県横浜市鶴見区平安町二丁目29番地の1 株式会社京三製作所内
(72) 発明者	水本 英伸 神奈川県横浜市鶴見区平安町二丁目29番地の1 株式会社京三製作所内
最終頁に続く	

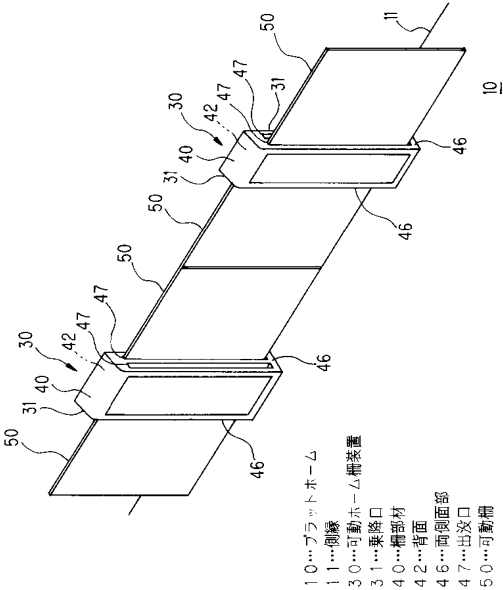
(54) 【発明の名称】 可動ホーム柵装置

(57) 【要約】

【課題】フラットホームを車両編成の異なる列車であっても相乗り入れ可能なものにすることができる可動ホーム柵装置を提供する。

【解決手段】柵部材40をフラットホーム10上に立設し、可動柵50を柵部材40に支持し、柵部材40の一方の側方が列車へ乗降するための乗降口になるとき、柵部材40の他方の側方が乗降口になるとき、乗降口になった柵部材40の側方から柵部材40に没入し、柵部材40から前記柵部材40の側方とは反対の方向である柵部材40の側方へ突出するようにして、乗降口を開くようにし、フラットホーム10脇に停止する列車Tの車両編成に応じて、変わる列車の乗客ドアD1に乗降口31を対応させるようにした。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

プラットフォーム上の側縁に沿って立設され、プラットフォーム脇に停止する列車との間に壁を形成するようにした可動ホーム柵装置において、
前記プラットフォーム上に立設された柵部材と、該柵部材の一方の側方が列車へ乗降するための乗降口になるとき該乗降口を開閉し、前記柵部材の他方の側方が前記乗降口になるとき該乗降口を開閉するための可動柵とを備え、
前記可動柵は、前記乗降口になった前記柵部材の側方から該柵部材の側方とは反対の方向である前記柵部材の側方へ移動するように配されている
ことを特徴とする可動ホーム柵装置。

10

【請求項 2】

プラットフォーム上の側縁に沿って立設され、プラットフォーム脇に停止する列車との間に壁を形成するようにした可動ホーム柵装置において、
前記プラットフォーム上に立設された柵部材と、該柵部材の一方の側方が列車へ乗降するための乗降口になるとき該乗降口を開閉し、前記柵部材の他方の側方が前記乗降口になるとき該乗降口を開閉するための可動柵とを備え、
前記可動柵は、前記乗降口になった前記柵部材の側方から前記柵部材に没入し、前記柵部材から前記柵部材の側方とは反対の方向である前記柵部材の側方へ突出するように配されている
ことを特徴とする可動ホーム柵装置。

20

【請求項 3】

プラットフォーム上の側縁に沿って立設され、プラットフォーム脇に停止する列車との間に壁を形成するようにした可動ホーム柵装置において、
前記プラットフォーム上に立設された柵部材と、該柵部材に支持され、該柵部材の一方の側方が列車へ乗降するための乗降口になるとき該乗降口を開閉し、前記柵部材の他方の側方が前記乗降口になったとき該乗降口を開閉するための可動柵とを備え、
前記可動柵は、前記乗降口になった前記柵部材の側方から前記柵部材に没入し、前記柵部材から前記柵部材の側方とは反対の方向である前記柵部材の側方へ突出するように配されている
ことを特徴とする可動ホーム柵装置。

30

【請求項 4】

前記可動柵は、前記柵部材の一方の側方から該柵部材に没入して、該柵部材から該柵部材の他方の側方へ突出した位置と、前記柵部材の他方の側方から該柵部材に没入して、該柵部材から該柵部材の一方の側方へ突出した位置とに変位可能なように配されている
ことを特徴とする請求項 1、2 または 3 に記載の可動ホーム柵装置。

【請求項 5】

前記可動柵は、前記柵部材の一方の側方に突出した位置と、該柵部材の他方の側方に突出した位置との間の所定位置に保持される
ことを特徴とする請求項 1、2、3 または 4 に記載の可動ホーム柵装置。

【請求項 6】

前記可動柵は、前記柵部材に対して一対備えられている
ことを特徴とする請求項 1、2、3、4 または 5 に記載の可動ホーム柵装置。

40

【請求項 7】

前記柵部材は、前記プラットフォーム上の側縁に沿って移動可能なものである
ことを特徴とする請求項 1、2、3、4、5 または 6 に記載の可動ホーム柵装置。

【請求項 8】

前記可動柵を駆動するための駆動部材と、前記可動柵を案内するための案内部材とを備え、
前記駆動部材および前記案内部材は、前記柵部材または前記可動柵の背面側あるいは内部に設けられている

50

ことを特徴とする請求項 1 ～ 7 の何れかに記載の可動ホーム柵装置。

【請求項 9】

前記停止する列車には、車両側壁に 4 つの乗客ドアを備えた 4 ドア車両と、車両側壁に 6 つの乗客ドアを備えた 6 ドア車両とがあり、

前記柵部材および可動柵は、前記 4 ドア車両の隣接する乗客ドアと乗客ドアとの間の車両側壁に対応する位置であって、前記列車の 6 ドア車両の乗客ドアの両側に対応する位置に配されている

ことを特徴とする請求項 1 ～ 8 の何れかに記載の可動ホーム柵装置。

【請求項 10】

前記停止する列車には、車両側壁に 4 つの乗客ドアを備えた 4 ドア車両と、車両側壁に 6 つの乗客ドアを備えた 6 ドア車両とがあり、

プラットホームに固定される固定柵と、該固定柵から該固定柵の一方の側方および他方の側方へそれぞれ出没可能な移動柵とを有する第 2 の可動ホーム柵装置を備え、

前記第 2 の可動ホーム柵装置は、前記 4 ドア車両の先頭側から 2 番目の乗客ドアと 3 番目の乗客ドアとの間の車両側壁に対応する位置であって、前記 6 ドア車両の先頭側から 3 番目の乗客ドアと 4 番目の乗客ドアとの間の車両側壁に対応する位置に配され、

前記柵部材および可動柵は、前記 4 ドア車両の先頭側および後尾側から 1 番目の乗客ドアと 2 番目の乗客ドアとの間の車両側壁に対応する位置であって、前記 6 ドア車両の先頭側および後尾側から 2 番目の乗客ドアの両側に対応する位置に配されている

ことを特徴とする請求項 1 ～ 8 の何れかに記載の可動ホーム柵装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、プラットホーム上の側縁に沿って立設され、プラットホーム脇に停止する列車との間に壁を形成するようにした可動ホーム柵装置に関する。

【0002】

【従来の技術】

従来の可動ホーム柵装置としては、例えば、戸袋から戸袋の一方の側方および他方の側方に各扉体をそれぞれ出没させることで、列車の乗客ドアに対応する乗降口を開閉するようにしている（特許文献 1 参照。）。 30

【0003】

また、戸袋柵からの戸袋柵の側方位置に第 1 乗降扉を出没させ、その第 1 乗降扉から第 1 乗降扉の側方位置に第 2 乗降扉を出没させることで、乗降口を開閉するようにしている（特許文献 2 参照。）。 40

【0004】

さらに、第 1 のドア要素、第 2 のドア要素、第 3 のドア要素をそれぞれ同方向に出没させることで、乗降口を開閉するようにしているものもある（特許文献 3 参照。）。 50

【0005】

さらに、列車の中には、車両側壁に 4 つのドアを備えた 4 ドア車両あるいは、車両側壁に 6 つのドアを備えた 6 ドア車両がある。4 ドア車両および 6 ドア車両を編成した列車がプラットホーム脇に停止したとき、4 ドア車両が停止した場所には、車両の 4 つのドアに対応して、4 つの乗降口を設ける必要があり、6 ドア車両が停止した場所には、車両の 6 つのドアに対応して、6 つの乗降口を設ける必要がある。

【0006】

4 ドア車両および 6 ドア車両の車両編成は、路線毎に異なる場合がある。例えば、一つの路線に属するプラットホームに設けられる乗降口は、その一つの路線を走る列車の乗客ドアに対応している。そのため、一つの路線を走る列車は、車両編成の異なる列車の走る他の路線に属するプラットホームに乗り入れることができない。

【0007】

例えば、駅の工事により、一つの路線に属するプラットホームが使用できない場合に、車 50

両編成の同じ列車の走る他の路線に属するプラットフォームがその駅の中にないとき、駅の工事は、列車の運行しない時間帯に限られる。

【0008】

工事の期間を短縮するために、列車の運行時に工事を行うことが考えられるが、そのためには、各路線に属するプラットフォームを車両編成の異なる列車であっても相互に乗り入れることができる、相乗り入れ可能なものにすることが必要である。

【0009】

【特許文献1】

特開平11-334579号公報

【特許文献2】

特開2000-16281号公報

【特許文献3】

特開2002-173019号公報

【0010】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、このような従来の可動ホーム柵装置では、特許文献1の技術においては、戸袋から戸袋の一方の側方および他方の側方に扉体を単に出没させることで、戸袋の両側にある乗降口を開閉しているため、扉体によって開閉される乗降口の位置が一定であり、プラットフォームに乗り入れできる列車の4ドア車両と6ドア車両との編成も一定になり、車両編成の異なる列車をそのプラットフォームに乗り入れることができないという問題点があった。

【0011】

また、特許文献2の技術においても、第1乗降扉および第2乗降扉を単に出没させることで、乗降口を開閉するようにしているため、第1乗降扉および第2乗降扉によって開閉される乗降口の位置が一定であり、特許文献1の技術と同じように、プラットフォームに乗り入れできる列車の4ドア車両と6ドア車両との編成も一定になり、車両編成の異なる列車をそのプラットフォームに乗り入れることができないという問題点があった。

【0012】

さらに、特許文献3の技術においては、第1のドア要素、第2のドア要素、第3のドア要素をそれぞれ同方向に出没させることで、乗降口を開閉するようにしているため、第1のドア要素、第2のドア要素、第3のドア要素によって開閉される乗降口の位置が一定であり、特許文献1の技術や特許文献2の技術と同じように、車両編成の異なる列車をそのプラットフォームに乗り入れることができないという問題点があった。

【0013】

本発明は、このような従来の問題点に着目してなされたもので、プラットフォームを車両編成の異なる列車であっても相乗り入れ可能なものにすることができ、可動ホーム柵装置を提供することを目的としている。

【0014】

また、駆動部材および案内部材を一方の柵または他方の柵の背面側あるいは内部に設け、外観品質を向上し、また、コストを低減することができる可動ホーム柵装置を提供することを目的としている。さらに、一方の柵を伸縮可能に構成して、幅狭なスペースに配することのできる可動ホーム柵装置を提供することを目的としている。

【0015】

【課題を解決するための手段】

かかる目的を達成するための本発明の要旨とするところは、次の各項の発明に存する。

〔1〕プラットフォーム(10)上の側縁(11)に沿って立設され、プラットフォーム(10)脇に停止する列車(T)との間に壁を形成するようにした可動ホーム柵装置(30)において、

前記プラットフォーム(10)上に立設された柵部材(40)と、該柵部材(40)の一方の側方が列車(T)へ乗降するための乗降口(31)になるとき該乗降口(31)を開閉

10

20

30

40

50

し、前記柵部材(40)の他方の側方が前記乗降口(31)になるとき該乗降口(31)を開閉するための可動柵(50)とを備え、
前記可動柵(50)は、前記乗降口(31)になった前記柵部材(40)の側方から該柵部材(40)の側方とは反対の方向である前記柵部材(40)の側方へ移動するように配されている

ことを特徴とする可動ホーム柵装置(30)。

【0016】

[2] フラットホーム(10)上の側縁(11)に沿って立設され、フラットホーム(10)脇に停止する列車(T)との間に壁を形成するようにした可動ホーム柵装置(30)において、

前記フラットホーム(10)上に立設された柵部材(40)と、該柵部材(40)の一方の側方が列車(T)へ乗降するための乗降口(31)になるとき該乗降口(31)を開閉し、前記柵部材(40)の他方の側方が前記乗降口(31)になるとき該乗降口(31)を開閉するための可動柵(50)とを備え、

前記可動柵(50)は、前記乗降口(31)になった前記柵部材(40)の側方から前記柵部材(40)に没入し、前記柵部材(40)から前記柵部材(40)の側方とは反対の方向である前記柵部材(40)の側方へ突出するように配されている

ことを特徴とする可動ホーム柵装置(30)。

【0017】

[3] フラットホーム(10)上の側縁(11)に沿って立設され、フラットホーム(10)脇に停止する列車(T)との間に壁を形成するようにした可動ホーム柵装置(30)において、

前記フラットホーム(10)上に立設された柵部材(40)と、該柵部材(40)に支持され、該柵部材(40)の一方の側方が列車(T)へ乗降するための乗降口(31)になるとき該乗降口(31)を開閉し、前記柵部材(40)の他方の側方が前記乗降口(31)になるとき該乗降口(31)を開閉するための可動柵(50)とを備え、

前記可動柵(50)は、前記乗降口(31)になった前記柵部材(40)の側方から前記柵部材(40)に没入し、前記柵部材(40)から前記柵部材(40)の側方とは反対の方向である前記柵部材(40)の側方へ突出するように配されている

ことを特徴とする可動ホーム柵装置(30)。

【0018】

[4] 前記可動柵(50)は、前記柵部材(40)の一方の側方から該柵部材(40)に没入して、該柵部材(40)から該柵部材(40)の他方の側方へ突出した位置と、前記柵部材(40)の他方の側方から該柵部材(40)に没入して、該柵部材(40)から該柵部材(40)の一方の側方へ突出した位置とに変位可能なように配されている

ことを特徴とする[1]、[2]または[3]に記載の可動ホーム柵装置(30)。

【0019】

[5] 前記可動柵(50)は、前記柵部材(40)の一方の側方に突出した位置と、該柵部材(40)の他方の側方に突出した位置との間の所定位置に保持される

ことを特徴とする[1]、[2]、[3]または[4]に記載の可動ホーム柵装置(30)。

【0020】

[6] 前記可動柵(50)は、前記柵部材(40)に対して一対備えられている

ことを特徴とする[1]、[2]、[3]、[4]または[5]に記載の可動ホーム柵装置(30)。

【0021】

[7] 前記柵部材(40)は、前記フラットホーム(10)上の側縁(11)に沿って移動可能なものである

ことを特徴とする[1]、[2]、[3]、[4]、[5]または[6]に記載の可動ホーム柵装置(30)。

10

20

30

40

50

【0022】

〔8〕前記可動柵（50）を駆動するための駆動部材（60）と、前記可動柵（50）を案内するための案内部材（70）とを備え、
前記駆動部材（60）および前記案内部材（70）は、前記柵部材（40）または前記可動柵（50）の背面（42）側あるいは内部に設けられている
ことを特徴とする〔1〕～〔7〕の何れかに記載の可動ホーム柵装置（30）。

【0023】

〔9〕前記停止する列車（T）には、車両側壁（W1）に4つの乗客ドア（D1）を備えた4ドア車両（T1）と、車両側壁（W1）に6つの乗客ドア（D1）を備えた6ドア車両（T2）とがあり、
前記柵部材（40）および可動柵（50）は、前記4ドア車両（T1）の隣接する乗客ドア（D1）と乗客ドア（D1）との間の車両側壁（W1）に対応する位置であって、前記列車（T）の6ドア車両（T2）の乗客ドア（D1）の両側に対応する位置に配されている
ことを特徴とする〔1〕～〔8〕の何れかに記載の可動ホーム柵装置（30）。

【0024】

〔10〕前記停止する列車（T）には、車両側壁（W1）に4つの乗客ドア（D1）を備えた4ドア車両（T1）と、車両側壁（W1）に6つの乗客ドア（D1）を備えた6ドア車両（T2）とがあり、
プラットフォーム（10）に固定される固定柵（21）と、該固定柵（21）から該固定柵（21）の一方の側方および他方の側方へそれぞれ出没可能な移動柵（22）とを有する第2の可動ホーム柵装置（20）を備え、
前記第2の可動ホーム柵装置（20）は、前記4ドア車両（T1）の先頭側から2番目の乗客ドア（D1）と3番目の乗客ドア（D1）との間の車両側壁（W1）に対応する位置であって、前記6ドア車両（T2）の先頭側から3番目の乗客ドア（D1）と4番目の乗客ドア（D1）との間の車両側壁（W1）に対応する位置に配され、
前記柵部材（40）および可動柵（50）は、前記4ドア車両（T1）の先頭側および後尾側から1番目の乗客ドア（D1）と2番目の乗客ドア（D1）との間の車両側壁（W1）に対応する位置であって、前記6ドア車両（T2）の先頭側および後尾側から2番目の乗客ドア（D1）の両側に対応する位置に配されている
ことを特徴とする〔1〕～〔8〕の何れかに記載の可動ホーム柵装置（30）。

【0025】

次に、前記各項に記載された発明の作用について説明する。

可動ホーム柵装置（30）は、柵部材（40）と可動柵（50）を備えていて、柵部材（40）はプラットフォーム（10）上の側縁（11）に立設されている。柵部材（40）の一方の側方が列車（T）へ乗降するための乗降口（31）になる。また、柵部材（40）の他方の側方が列車（T）へ乗降するための乗降口（31）になる。可動柵（50）はその乗降口（31）を開閉するように配されている。

【0026】

また、列車（T）への乗降時でないとき、柵部材（40）と可動柵（50）とは列車（T）の乗客ドア（D1）の前に壁を形成する。プラットフォーム（10）脇に列車（T）が停止すると、その列車（T）の乗客ドア（D1）の前が乗降口（31）になる。この乗降口（31）は可動柵（50）で閉じられていて、列車（T）への乗降を不能にしている。

【0027】

列車（T）への乗降時に、可動柵（50）は、乗降口（31）になった柵部材（40）の側方からその柵部材（40）の側方とは反対の方向である柵部材（40）の側方へ移動し、乗降口（31）を開き、列車（T）への乗降を可能にする。列車（T）への乗降が終了したとき、可動柵（50）は乗降口（31）になった柵部材（40）の側方へ移動して、再び、乗降口（31）を閉じ、列車（T）への乗降を不能にする。

【0028】

10

20

30

40

50

フラットホーム（１０）脇に異なる車両編成の列車（Ｔ）が停止すると、同じく、その列車（Ｔ）の乗客ドア（Ｄ１）の前が乗降口（３１）になる。この乗降口（３１）になった柵部材（４０）の側方へ可動柵（５０）が移動していない場合には、可動柵（５０）を移動させる必要はない。

【００２９】

このようにして、可動柵（５０）を、乗降口（３１）になった柵部材（４０）の側方からその柵部材（４０）の側方とは反対の方向である柵部材（４０）の側方へ移動するようにしたことで、フラットホーム（１０）を車両編成の異なる列車（Ｔ）であっても相乗り入れ可能なものにすることができるとなる。

【００３０】

可動柵（５０）は、乗降口（３１）になった柵部材（４０）の側方から柵部材（４０）に没入し、柵部材（４０）から前記柵部材（４０）の側方とは反対の方向である柵部材（４０）の側方へ突出するようにしてもよい。それにより、柵部材（４０）の一方の側方に突出した位置と柵部材（４０）の他方の側方に突出した位置の間の任意の位置に可動柵（５０）を移動することができるとなるので、フラットホーム（１０）脇に停止する列車（Ｔ）の乗客ドア（Ｄ１）が定位置からずれた場合にも、可動柵（５０）を柵部材（４０）から適宜出没させて、乗客ドア（Ｄ１）の位置に合わせることができるとなる。

【００３１】

このように、柵部材（４０）の一方の側方に突出した位置と柵部材（４０）の他方の側方に突出した位置の間を移動する可動柵（５０）は、柵部材（４０）に支持されている。可動柵（５０）を柵部材（４０）によって支持したので、可動柵（５０）をフラットホーム（１０）上から浮かせた状態で支持することができ、可動柵（５０）を案内するためのガイドなどをフラットホーム（１０）上に設ける必要がない。また、可動柵（５０）を支持するための特別な部材を新たに設ける必要もない。

【００３２】

可動柵（５０）は、柵部材（４０）に対しすれ違うようにして、両方の突出した位置に移動する。このとき、可動柵（５０）は、柵部材（４０）の中を移動してもよく、柵部材（４０）の正面側あるいは背面（４２）側をすれ違うようにして移動してもよい。可動柵（５０）が柵部材（４０）に対しすれ違うようにして移動することで、柵部材（４０）と可動柵（５０）とがすれ違うときに、柵部材（４０）と可動柵（５０）とが重なるようになり、可動ホーム柵装置（３０）を厚み方向で可能な限り嵩張らないようにすることができるとなる。

【００３３】

可動柵（５０）は、柵部材（４０）の一方の側方から柵部材（４０）に没入して、柵部材（４０）から柵部材（４０）の他方の側方へ突出した位置と、柵部材（４０）の他方の側方から柵部材（４０）に没入して、柵部材（４０）から柵部材（４０）の一方の側方へ突出した位置とに変位する。これは、可動柵（５０）の幅が前記柵部材（４０）の幅より広くなるように形成されているからにもよる。具体的には、可動柵（５０）の幅が前記柵部材（４０）の幅の２倍から３倍の広さになっている。可動柵（５０）を柵部材（４０）の側方へ突出させたときにも、可動柵（５０）と柵部材（４０）との重なり部分を残すことができる。この重なり部分に例えば案内部材（７０）や支持部材を配することで、可動柵（５０）を柵部材（４０）で容易に案内および支持することができるとなる。

【００３４】

可動柵（５０）が柵部材（４０）の一方の側方に突出した状態では、柵部材（４０）の一方の側方が乗降口（３１）になれば、その乗降口（３１）を閉じることになる。あるいは、柵部材（４０）の一方の側方が乗降口（３１）にならなければ、列車（Ｔ）との間に壁を形成することになる。可動柵（５０）が柵部材（４０）の他方の側方に突出した状態では、柵部材（４０）の他方の側方が乗降口（３１）になれば、その乗降口（３１）を閉じることになる。あるいは、柵部材（４０）の他方の側方が乗降口（３１）にならなければ、列車（Ｔ）との間に壁を形成することになる。

10

20

30

40

50

【0035】

これに限らず、可動柵(50)は、柵部材(40)の一方の側方に突出し、かつ、柵部材(40)の他方の側方に突出した状態になるように配してもよい。柵部材(40)の一方の側方および柵部材(40)の他方の側方が乗降口(31)にそれぞれなれば、柵部材(40)の突出量によっては、両方の乗降口(31)を開くことができ、あるいは、両方の乗降口(31)を閉じることができる。

【0036】

可動柵(50)は、柵部材(40)の一方の側方に突出した位置と柵部材(40)の他方へ突出した位置との間の所定位置に保持されるようにしてもよい。可動柵(50)を所定位置に保持することで、乗降口(31)を列車(T)の乗客ドア(D1)に正対させることができ、乗降口(31)の口幅が狭すぎたり、反対に広すぎたりせず、また、乗降口(31)を隙間なく閉じることができ、さらに、壁を隙間なく形成することができる。また、可動柵(50)を両方の突出した位置の間の所定位置に保持すれば十分なときに、不必要に柵部材(40)の側方へ突出させないで済み、可動柵(50)を無駄に動作させないで、可動柵(50)の所定動作を迅速に行うことができる。

【0037】

可動柵(50)は柵部材(40)に対して一対備えられている。一対の柵部材(40)を柵部材(40)の一方の側方へ突出させてもよい。また、柵部材(40)の一方の側方と柵部材(40)の他方の側方とに各可動柵(50)をそれぞれ突出させてもよい。

【0038】

すなわち、各可動柵(50)を柵部材(40)の一方の側方と柵部材(40)の他方の側方とにそれぞれ突出させることで、可動柵(50)は、柵部材(40)と共に壁を形成することができる。また、柵部材(40)の一方の側方に各可動柵(50)を共に突出させることで、柵部材(40)の他方の側方の乗降口(31)を開くことができる。さらに、柵部材(40)の他方の側方に各可動柵(50)を共に位置させることで、柵部材(40)の一方の側方の乗降口(31)を開くことができる。

【0039】

柵部材(40)に対して可動柵(50)を一対備えることで、2つの可動ホーム柵装置(30)を並設したものと同様の機能を有し、かつ、2つの可動ホーム柵装置(30)を並設した場合より小型にすることができ、狭いスペースに配することができる。

【0040】

可動柵(50)を駆動するための駆動部材(60)および、可動柵(50)を案内するための案内部材(70)は、可動柵(50)または柵部材(40)の背面(42)側あるいは内部に設けられている。それにより、駆動部材(60)や案内部材(70)を正面側から覆うようにすることができ、外観品質がよく、また、駆動部材(60)や案内部材(70)を覆うためのカバー部材が不要になる。

【0041】

可動柵(50)をその側方に伸縮可能に構成してもよい。可動柵(50)を伸ばすことで、列車(T)との間に広い範囲の壁を形成することができる。また、可動柵(50)を縮ませることで、例えば、柵部材(40)の幅の中に収めるようにし、可動柵(50)を柵部材(40)と共に、幅狭なスペースに配することができる。

【0042】

プラットホーム(10)脇に停止する列車(T)には、車両側壁(W1)に4つの乗客ドア(D1)を備えた4ドア車両(T1)と、車両側壁(W1)に6つの乗客ドア(D1)を備えた6ドア車両(T2)とがある。4ドア車両(T1)および6ドア車両(T2)を編成した列車(T)がプラットホーム(10)脇に停止したとき、4ドア車両(T1)が停止した場所には、車両の4つの乗客ドア(D1)に対応して、4つの乗降口(31)を設ける必要があり、6ドア車両(T2)が停止した場所には、車両の6つの乗客ドア(D1)に対応して、6つの乗降口(31)を設ける必要がある。

【0043】

10

20

30

40

50

プラットフォーム（１０）を車両編成の異なる列車（Ｔ）であっても相互に乗り入れることができるようにするためには、一つの手段として、可動ホーム柵装置（３０）を４ドア車両（Ｔ１）の隣接する乗客ドア（Ｄ１）と乗客ドア（Ｄ１）との間の車両側壁（Ｗ１）に対応する位置であって、６ドア車両（Ｔ２）の乗客ドア（Ｄ１）の両側に対応する位置に配すればよい。それにより、プラットフォーム（１０）脇に４ドア車両（Ｔ１）が停止したとき、可動柵（５０）を柵部材（４０）の一方の側方に移動すること、４ドア車両（Ｔ１）の車両側壁（Ｗ１）との間に柵を形成する。また、プラットフォーム（１０）脇に６ドア車両（Ｔ２）が停止したとき、可動柵（５０）を柵部材（４０）の他方の側方に移動すること、可動柵（５０）を乗客ドア（Ｄ１）の前から変位させて、６ドア車両（Ｔ２）の乗客ドア（Ｄ１）前の乗降口（３１）を開くことができる。

10

【００４４】

また、プラットフォーム（１０）を車両編成の異なる列車（Ｔ）であっても相互に乗り入れることができるようにするための他の手段として、第２の可動ホーム柵装置（２０）を構成、第２の可動ホーム柵装置（２０）を４ドア車両（Ｔ１）の先頭側から２番目の乗客ドア（Ｄ１）と３番目の乗客ドア（Ｄ１）との間の車両側壁（Ｗ１）に対応する位置であって、６ドア車両（Ｔ２）の先頭側から３番目の乗客ドア（Ｄ１）と４番目の乗客ドア（Ｄ１）との間の車両側壁（Ｗ１）に対応する位置に配し、プラットフォーム（１０）に固定される固定柵（２１）から固定柵（２１）の一方の側方および他方の側方へ可動柵（５０）をそれぞれ出没可能にすればよい。

20

【００４５】

また、可動ホーム柵装置（３０）を４ドア車両（Ｔ１）の先頭側および後尾側から１番目の乗客ドア（Ｄ１）と２番目の乗客ドア（Ｄ１）との間の車両側壁（Ｗ１）に対応する位置であって、６ドア車両（Ｔ２）の先頭側および後尾側から２番目の乗客ドア（Ｄ１）の両側に対応する位置に配すればよい。

【００４６】

それにより、列車（Ｔ）への乗降時でないとき、各第２の可動ホーム柵装置（２０）の移動柵（２２）を、固定柵（２１）の一方の側方あるいは他方の側方へ突出させ、また、各可動ホーム柵装置（３０）の可動柵（５０）を、柵部材（４０）の一方の側方である他の可動ホーム柵装置（３０）側へ突出させ、可動ホーム柵装置（３０）の可動柵（５０）と他の可動ホーム柵装置（３０）の可動柵（５０）とを互いに近接させること、プラットフォーム（１０）脇に停止する列車（Ｔ）との間に壁を形成する。

30

【００４７】

また、各可動ホーム柵装置（３０）の可動柵（５０）を、柵部材（４０）の一方の側方である第２の可動ホーム柵装置（２０）側へ突出させ、第２の可動ホーム柵装置（２０）の移動柵（２２）および可動ホーム柵装置（３０）の可動柵（５０）を互いに近接させること、プラットフォーム（１０）脇に停止する列車（Ｔ）との間に壁を形成する。

【００４８】

プラットフォーム（１０）脇に４ドア車両（Ｔ１）や６ドア車両（Ｔ２）が停止したとき、第２の可動ホーム柵装置（２０）の移動柵（２２）を固定柵（２１）に所定量没入させ、また、可動ホーム柵装置（３０）の可動柵（５０）を第２の可動ホーム柵装置（２０）側とは反対側に所定量突出させ、第２の可動ホーム柵装置（２０）の移動柵（２２）と可動柵（５０）とを離間させること、４ドア車両（Ｔ１）の先頭側および後尾側から２番目の乗客ドア（Ｄ１）の前の乗降口（３１）を開くことができ、また、６ドア車両（Ｔ２）の先頭側および後尾側から３番目の乗客ドア（Ｄ１）の前の乗降口（３１）を開くことができる。

40

【００４９】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の実施の形態について図面を参照して説明する。各図は本発明の一実施の形態を示している。

【００５０】

50

図4は本発明の一実施の形態に係る可動ホーム柵装置をプラットホームに設置した状態の図であって、列車との間に壁を形成したときの正面図(a)および平面図(b)、図5は同じく、4ドア車両の乗客ドアの前の乗降口を開いたときの正面図(a)および平面図(b)、図6は同じく、6ドア車両の乗客ドアの前の乗降口を開いたときの正面図(a)および平面図(b)である。

【0051】

図4～図6に示すように、プラットホーム10脇に停止する列車Tには、車両側壁W1に4つの乗客ドアD1を備えた4ドア車両T1と、車両側壁W1に6つの乗客ドアD1を備えた6ドア車両T2との2種類の車両がある。列車Tはこの2種類の車両を適宜編成したものである。可動ホーム柵装置30は、開閉すべき乗降口31を、車両編成の異なる列車Tであってもその列車Tの乗客ドアD1に合わせるように配されている。 10

【0052】

すなわち、可動ホーム柵装置30は、4ドア車両T1の先頭側および後尾側から1番目の乗客ドアD1と2番目の乗客ドアD1との間の車両側壁W1に対応する位置であって、6ドア車両T2の先頭側および後尾側から2番目の乗客ドアD1の両側に対応する位置に配されている。

【0053】

また、プラットホーム10には第2の可動ホーム柵装置20が配されている。第2の可動ホーム柵装置20は、前記4ドア車両T1の先頭側から2番目の乗客ドアD1と3番目の乗客ドアD1との間の車両側壁W1に対応する位置であって、前記6ドア車両T2の先頭側から3番目の乗客ドアD1と4番目の乗客ドアD1との間の車両側壁W1に対応する位置に配されている。さらに、第2の可動ホーム柵装置20は、車両の先頭側および後尾側にそれぞれ配されている。 20

【0054】

第2の可動ホーム柵装置20は、プラットホーム10に固定される固定柵21と、固定柵21から固定柵21の一方の側方および他方の側方へそれぞれ出没可能な移動柵22とを有している。この移動柵22は、2枚のスライド板23を備え、2枚のスライド板23を相互に近接あるいは離間させることで、側方に伸縮可能に構成されている。

【0055】

この第2可動ホーム柵装置20の移動柵22は、固定柵21から固定柵21の一方の側方あるいは他方の側方のいずれかに突出するように配されたものであり、移動柵22が固定柵21の側方から固定柵21に没入し、固定柵21から前記固定柵の側方とは反対の方向である固定柵21の側方へ突出するように配されたものではない。 30

【0056】

図1は、本発明の一実施の形態に係る可動ホーム柵装置30の一对をプラットホーム10に設置した状態の斜視図であって、列車Tとの間に壁を成すようにしたときの図であり、図7は可動ホーム柵装置をプラットホーム10に設置した状態の正面図であって、可動柵50および柵部材の内部を示す図である。

【0057】

図1、図4および図7に示すように、本実施の形態に係る可動ホーム柵装置30は、プラットホーム10上の側縁11に沿って立設され、プラットホーム10脇に停止する列車Tとの間に壁を形成するものである。可動ホーム柵装置30は、プラットホーム10上に立設された柵部材40と、柵部材40に支持された可動柵50を備えている。柵部材40の一方の側方が列車へ乗降するための乗降口31になる。あるいは、柵部材40の他方の側方が乗降口31になる。可動柵50はこの乗降口31を開閉するものである。 40

【0058】

可動柵50は乗降口31を開くために、乗降口31になった柵部材40の側方から柵部材40に没入し、柵部材40から前記柵部材40の側方とは反対の方向である柵部材40の側方へ突出するように配されている。

【0059】

柵部材４０は、フラットホーム１０上に固定される戸袋柵である。柵部材４０の両側面部４６には出沒口４７が開設されている。可動柵５０は、柵部材４０の側方から出沒口４７を通過して柵部材４０内に没入し、反対側の出沒口４７を通過して、柵部材４０から柵部材４０の側方へ突出するように配されている。

【００６０】

可動柵５０は、可動柵５０の幅が柵部材４０の幅より広くなるように形成されている。可動柵５０の幅は柵部材４０の幅の２倍～３倍になっている。具体的には、可動柵５０は１２６０ｍｍの幅を有し、柵部材４０は４２０ｍｍ～５２０ｍｍの幅を有している。可動柵５０は、柵部材４０から柵部材４０の一方の側方へ突出した位置と、柵部材４０の他方の側方へ突出した位置とに変位するように配される。

10

【００６１】

可動柵５０は、柵部材４０に対して一対備えられている。可動柵５０の各々は、２重扉のように構成され、一対の可動柵５０が相互に離間した状態や、一対の可動柵５０の一部または全体が相互に重なった状態になるように配されている。可動柵５０は、柵部材４０に移動可能に支持されている。可動柵５０を駆動するための駆動部材６０と、可動柵５０を移動可能に案内支持するための案内部材７０とを備えている。

【００６２】

本実施の形態では、駆動部材６０は駆動モータ６１およびピニオン６２を備え、案内部材７０はローラ部材である。案内部材７０は上下に２個ずつ設けられている。４箇所に設けられたローラ部材である案内部材７０は、可動柵５０を支持するための支持部材でもある。駆動部材６０および案内部材７０は柵部材４０の内部に設けられている。これに限らず、駆動部材６０および案内部材７０は、柵部材４０の背面４２側に設けてもよく、また、可動柵５０の背面側あるいは内部に設けてもよい。

20

【００６３】

可動柵５０の内部にはラック部材７２および上下一対のガイドレール７５が配されている。ラック部材７２は、可動柵５０の上下方向の中央部に水平方向に延設され、ラック部材７２にはピニオン６２が噛み合っている。また、各ガイドレール７５は、可動柵５０の上部および下部に水平方向にそれぞれ延設されている。上部ガイドレール７５には上側２個の案内部材７０が相対的に転動可能に合している。下部ガイドレール７５には下側２個の案内部材７０が相対的に転動可能に合している。それにより、可動柵５０は、柵部材４０によりガイドレール７５を介してスライド可能に支持されている。また、柵部材４０によって、可動柵５０はフラットホーム１０上から浮かせた状態で支持されている。

30

【００６４】

次に、可動ホーム柵装置３０および第２の可動ホーム柵装置２０の各動作について説明する。

図１および図４に示すように、列車Ｔへの乗降時でないとき、各第２の可動ホーム柵装置２０の移動柵２２を、固定柵２１の一方の側方あるいは他方の側方のいずれかに突出させ、また、各可動ホーム柵装置３０の可動柵５０を、柵部材４０の一方の側方である他の可動ホーム柵装置３０側へ突出させ、可動ホーム装置の可動柵５０と他の可動ホーム柵装置３０の可動柵５０とを互いに近接させることで、フラットホーム１０脇に停止する列車Ｔとの間に壁を形成する。

40

【００６５】

また、各可動ホーム柵装置３０の可動柵５０を、柵部材４０の一方の側方である第２の可動ホーム柵装置２０側へ突出させ、第２の可動ホーム装置の移動柵２２および可動ホーム柵装置３０の可動柵５０を互いに近接させることで、フラットホーム１０脇に停止する列車Ｔとの間に壁を形成する。

【００６６】

図２および図５に示すように、フラットホーム１０脇に４ドア車両Ｔ１が停止したとき、第２の可動ホーム柵装置２０の移動柵２２を固定柵２１に所定量没入させる。また、可動ホーム柵装置３０の可動柵５０を他方の側方である第２の可動ホーム柵装置２０側とは反

50

対側に突出させ、可動ホーム柵装置(30)の可動柵50と第2の可動ホーム柵装置20の移動柵22とを離間させる。それにより、4ドア車両T1の4つの乗降口31を開くことができる。

【0067】

このとき、4ドア車両T1の先頭側および後尾側から1番目の乗客ドアD1と2番目の乗客ドアD1との間の車両側壁W1の前にあって壁を形成している、可動ホーム柵装置30の可動柵50と他の可動ホーム柵装置30の可動柵50とは変位しない。

【0068】

また、図3および図6に示すように、プラットフォーム10脇に6ドア車両T2が停止したとき、第2の可動ホーム柵装置20の移動柵22を固定柵21に完全に没入させる。また、可動ホーム柵装置30の可動柵50を他方の側方である他の可動ホーム柵装置30側とは反対側に所定量突出させ、可動ホーム柵装置30の可動柵50と他の可動ホーム柵装置30の可動柵50とを離間させる。さらに、可動ホーム柵装置30の可動柵50を他方の側方である第2の可動ホーム柵装置20側とは反対側にわずかに突出させ、可動ホーム柵装置30の可動柵50と第2の可動ホーム柵装置20の移動柵22とを離間させる。それにより、6ドア車両T2の6つの乗降口31を開くことができる。

【0069】

このように、プラットフォーム10に可動ホーム柵装置30および第2の可動ホーム柵装置20を設置し、可動ホーム柵装置30の可動柵50および第2の可動ホーム柵装置20の移動柵22を適宜突出させることで、プラットフォーム10を車両編成の異なる列車Tであっても相乗り入れ可能なものにすることができる。

【0070】

さらに、可動ホーム柵装置30の動作を詳細に説明する。

可動ホーム柵装置30においては、可動柵50は、柵部材40の一方の側方から柵部材40に没入し、柵部材40から柵部材40の他方の側方に突出した位置と、柵部材の他方の側方から柵部材40に没入し、柵部材40から柵部材40の一方へ突出した位置とに変位する。また、可動柵50を柵部材40から一方の側方へ突出した位置と、柵部材40から他方の側方へ突出した位置の間の任意の位置に移動し、任意の位置に保持することができる。可動柵50が任意の位置に移動することによって、プラットフォーム10脇に停止する列車Tの乗客ドアD1が定位置からずれた場合にも、可動柵50を適宜移動し、可動柵50を乗客ドアD1の位置、すなわち、乗降口となるべき位置に合わせることができる。また、可動柵50を柵部材40の側方へ突出させるのが不必要なときに、可動柵50を無駄に動作させないで済み、可動柵50の所定動作を迅速に行うことができる。

【0071】

可動柵50が任意の位置に移動するとき、可動柵50は、柵部材40の一方の側方から出沒口47を通過して柵部材40の中を移動し、反対側の出沒口47を通過して柵部材40の他方の側方に突出する。

【0072】

可動柵50の幅が柵部材40の幅より広くなるように形成されているから、可動柵50を柵部材40の一方の側方や他方の側方へ突出させたときにも、可動柵50と柵部材40との重なり部分を残すことができる。この重なり部分に案内部材70や支持部材が配されているので、可動柵50を柵部材40で容易に案内および支持することができる。

【0073】

また、可動柵50の幅が柵部材40の幅より広く形成されているから、可動柵50は、柵部材40の一方の側方へ突出した状態あるいは、柵部材40の他方の側方へ突出した状態になる。可動柵50が柵部材40の一方の側方に突出した状態では、柵部材40の一方の側方の乗降口31を閉じることができる。あるいは、柵部材40の一方の側方の乗降口31がなければ、列車Tとの間に壁を形成することができる。可動柵50が柵部材40の他方の側方に突出した状態では、柵部材40の他方の側方の乗降口31を閉じることができる。あるいは、柵部材40の他方の側方の乗降口31がなければ、列車Tとの間に壁を形

10

20

30

40

50

成することができる。

【0074】

さらに、可動柵50は柵部材40に対して一対備えられている。この可動柵50の一対は、柵部材40の一方の側方あるいは他方の側方へそれぞれ突出させることができる。それによって、一対の可動柵50は柵部材40と共に列車Tとの間に壁を形成することができる。

【0075】

また、柵部材40の一方の側方に可動柵50の一対をそれぞれ突出させることもできる。それによって、柵部材40の他方の側方の乗降口31を開くことができる。さらに、柵部材40の他方の側方に可動柵50の一対をそれぞれ突出させることで、柵部材40の一方の側方の乗降口31を開くことができる。

10

【0076】

このように、柵部材40に対して可動柵50を一対を備えることによって、2つの可動ホーム柵を並設した場合と同様の機能を有し、かつ、2つの可動ホーム柵を並設した場合より小型にすることができ、狭いスペースに配することができる。

【0077】

さらに、可動柵50は柵部材40によって移動可能に支持されている。それにより、可動柵50をプラットフォーム10上から浮かせた状態で支持することができ、可動柵50を案内するためのガイドなどをプラットフォーム10上に設ける必要がない。また、可動柵50を支持するための特別な部材を新たに設ける必要もない。

20

【0078】

次に、可動ホーム柵装置30の外観について説明する。

可動ホーム柵装置30では、柵部材40を戸袋柵としたので、柵部材40の内部を外部から覆うように構成し、外観品質を高めることができる。

【0079】

また、可動柵50を駆動するための駆動部材60および、可動柵50を案内するための案内部材70は、戸袋柵である柵部材40の内部に設けられている。それにより、駆動部材60や案内部材70を正面側から覆うようにすることができ、この点からも外観品質を高めることができる。

【0080】

30

可動ホーム柵装置30では、図7に示すように、駆動モータが始動し、ビニオン62が時計方向に回転すると、ビニオン62がラック部材72を繰り込み、可動柵50が柵部材40の一方の側方（図7で右側）から柵部材40に没入し、柵部材40から柵部材40の他方の側方（図7で左側）に移動する。このとき、案内部材70によって、上部および下部のガイドレール75が案内されるので、可動柵50は上下方向へ大きく振れることがない。また、案内部材70がガイドレール75に合しているので、可動柵50は移動方向に対して左右方向へ大きく振れることがない。それによって、可動柵50は円滑に移動する。

【0081】

駆動モータ61を停止することで、可動柵50が柵部材40の他方の側方に突出した状態で保持される。駆動モータ61を再び始動し、ビニオン62を反時計方向に回転すると、ビニオン62がラック部材72を繰り込み、可動柵50を柵部材40の他方の側方から柵部材40に没入し、柵部材40から柵部材40の一方の側方に突出する。

40

【0082】

前記実施の形態に係る可動ホーム柵装置においては、柵部材40を420mm～520mmの幅狭に形成することで、設置スペースが狭くて済み、また、装置全体を軽量にすることができる。

【0083】

なお、前記実施の形態においては、可動柵50を乗降口31のある柵部材40の側方から柵部材40に没入させ、柵部材40から前記柵部材40の側方とは反対の方向である柵部

50

材４０の側方へ突出させるようにしたものを示したが、可動柵５０を柵部材４０の一方の側方と柵部材４０の他方の側方とに移動するようにしてもよい。

【００８４】

また、柵部材４０に可動柵５０を支持したが、可動柵５０をプラットフォーム１０側に支持すれば、可動柵５０を柵部材４０により支持する必要はない。

【００８５】

さらに、柵部材４０をプラットフォーム１０上に固定したものを示したが、柵部材４０と可動柵５０を共に移動することによって、柵部材４０と可動柵５０とによって開閉すべき乗降口３１の位置を大幅に変えることができ、また、柵部材４０と可動柵５０とによって形成すべき壁の位置も大幅に変えることができ、車両編成の異なる多くの種類の列車Ｔをプラットフォーム１０に相互に乗り入れることができる。 10

【００８６】

さらに、実施の形態では、可動柵５０を１枚の平板であるものを示したが、可動柵５０を側方に伸縮可能に構成してもよい。可動柵５０を伸ばせば、列車Ｔとの間に広い範囲の壁を形成することができ、また、可動柵５０を縮めれば、例えば、柵部材４０の幅の中に収まるようにし、可動柵５０を柵部材４０と共に、幅狭なスペースに配することができる。

【００８７】

さらに、実施の形態では、可動ホーム柵装置３０の設置場所を限定したが、可動ホーム柵装置３０を、４ドア車両Ｔ１の隣接する乗客ドアＤ１と乗客ドアＤ１との間の車両側壁Ｗ１に対応する位置であって、列車Ｔの６ドア車両Ｔ２の乗客ドアＤ１の両側に対応する位置に配すればよい。また、車両の先頭部あるいは後尾部に対応する位置に配してもよい。 20

【００８８】

さらに、実施の形態では、第２の可動ホーム柵装置２０を４ドア車両Ｔ１の先頭側から２番目の乗客ドアＤ１と３番目の乗客ドアＤ１との間の車両側壁Ｗ１に対応する位置であって、６ドア車両Ｔ２の先頭側から３番目の乗客ドアＤ１と４番目の乗客ドアＤ１との間の車両側壁Ｗ１に対応する位置に配したが、この位置に可動ホーム柵装置３０を配してもよい。このとき、可動ホーム柵装置３０は可動柵５０を一對備え、各可動柵５０は長めのものになる。また、第２の可動ホーム柵装置２０を車両の先頭側および後尾側にそれぞれ配したものを示したが、この車両の先頭側および後尾側に可動ホーム柵装置３０を配してもよい。このとき、可動ホーム柵装置３０の可動柵５０は長めのものになる。 30

【００８９】

さらに、実施の形態では、駆動部材６０が駆動モータおよびビニオン６２を備え、そのビニオン６２をラック部材７２に噛み合わせたものを示したが、駆動部材６０がボールナットを備え、そのボールナットをボールねじ部材に螺合し、ボールナットを回転し、ボールねじ部材をそのねじ軸方向に送ることによって、可動柵５０を移動するようにしてもよい。

【００９０】

【発明の効果】

本発明に係る可動ホーム柵装置によれば、可動柵を乗降口のある柵部材の側方からその柵部材の側方とは反対の方向である柵部材の側方に移動するようにしたので、プラットフォーム脇に停止する列車の車両編成に応じて、可動柵を柵部材の一方の側方や他方の側方に移動して、列車の乗客ドアに合わせて乗降口を開くことができ、プラットフォームを車両編成の異なる列車であっても相乗り入れ可能なものにすることができる。 40

【００９１】

可動柵を乗降口のある柵部材の側方から柵部材に没入し、柵部材から柵部材の側方とは反対の方向である柵部材の側方へ突出するようにしたので、可動柵を柵部材の一方の側方と他方の側方との間の任意の位置に移動することができ、プラットフォーム脇に停止する列車の乗客ドアが定位置からずれた場合にも、可動柵を適宜位置に移動して、乗客ドアの位置に合わせることができる。

【００９２】

可動柵を柵部材に支持するようにしたので、可動柵をプラットフォーム上から浮かせた状態 50

で支持することができ、可動柵を案内するためのガイドなどをフラットホーム上に設ける必要がない。また、可動柵を支持するための特別な部材を新たに設ける必要もない。

【0098】

可動柵を柵部材の一方の側方から柵部材に没入して、柵部材から柵部材の他方の側方へ突出した位置と、柵部材の他方の側方から柵部材に没入して、柵部材から柵部材の一方の側方へ突出した位置とに変位するようにしたので、柵部材の一方の側方が乗降口になれば、可動柵を柵部材の他方の側方へ突出した位置に変位させればよく、柵部材の他方の側方が乗降口になれば、可動柵を柵部材の一方の側方へ突出した位置に変位させればよく、このように、1枚の可動柵を前記2つの突出した位置に変位させることで、柵部材のいずれの側方が乗降口になっても、対処することができる。また、可動柵と柵部材との重なり部分を残して、可動柵を柵部材の側方にそれぞれ大きく移動させることができ、可動柵と柵部材との重なり部分を用いて、可動柵を柵部材で容易に案内および支持することができる。

10

【0094】

可動柵を柵部材の一方の側方へ突出した位置と他方の側方へ突出した位置の間の所定位置に保持するようにしたので、乗降口を列車の乗客ドアに正対させることができ、乗降口の口幅が狭すぎたり、反対に広すぎたりせず、また、乗降口を隙間なく閉じることができ、さらに、壁を隙間なく形成することができる。さらに、可動柵を柵部材の側方まで突出するのが不必要なときに、可動柵を無駄に動作させないで済み、可動柵の所定動作を迅速に行うことができる。

【0095】

可動柵を柵部材に対して一対備えたので、2つの可動ホーム柵を並設した場合と同様の機能を有し、かつ、2つの可動ホーム柵を並設した場合より小型にすることができ、狭いスペースに配することができる。

20

【0096】

可動柵を柵部材に移動可能に支持したので、柵部材によって可動柵をフラットホーム上から浮かせた状態で支持することができ、フラットホーム上の状態に関係なく、可動柵を確実に移動させることができる。また、可動柵を支持するための特別な部材を設ける必要がなく、コストを低減することができる。

【0097】

さらに、柵部材をフラットホームに沿って移動可能にしたので、柵部材および可動柵の全体を移動することができ、例えば、列車がフラットホーム脇の定位置に停止しないで、列車の乗客ドアが位置ずれしたとき、その乗客ドアに乗降口を対応させることができ、また、柵部材と可動柵とによって形成すべき壁の位置もフラットホームに沿って大幅に変えることができる。

30

【0098】

可動柵を駆動するための駆動部材および、可動柵を案内するための案内部材を可動柵または柵部材の背面側あるいは内部に設けたので、駆動部材や案内部材を正面側から覆うようにすることができ、外観品質を高めることができ、また、駆動部材や案内部材を覆うためのカバー部材が不要になり、コストを低減することができる。

【0099】

可動ホーム柵装置を4ドア車両の隣接する乗客ドアと乗客ドアとの間の車両側壁に対応する位置であって、6ドア車両の乗客ドアの両側に対応する位置に配したので、フラットホーム脇に4ドア車両が停止したとき、可動柵を柵部材の一方の側方に移動することで、4ドア車両の車両側壁との間に柵を形成し、また、フラットホーム脇に6ドア車両が停止したとき、可動柵を柵部材の他方の側方に移動することで、可動柵を乗客ドアの前から変位させて、6ドア車両の乗客ドア前の乗降口を開くことができ、フラットホームを車両編成の異なる列車であっても相乗り入れ可能なものにすることができる。

40

【0100】

第2の可動ホーム柵装置を4ドア車両の先頭側から2番目の乗客ドアと3番目の乗客ドアとの間の車両側壁に対応する位置であって、6ドア車両の先頭側から3番目の乗客ドアと

50

4番目の乗客ドアとの間の車両側壁に対応する位置に配し、プラットホームに固定される固定柵から固定柵の一方の側方および他方の側方へ移動柵をそれぞれ出沒可能にし、また、可動ホーム柵装置を4ドア車両の先頭側および後尾側から1番目の乗客ドアと2番目の乗客ドアとの間の車両側壁に対応する位置であって、6ドア車両の先頭側および後尾側から2番目の乗客ドアの両側に対応する位置に配したので、列車への乗降時でないとき、第2の可動ホーム柵装置の固定柵の一方の側方および他方の側方へ移動柵を突出させ、また、可動ホーム柵装置の可動柵を可動ホーム柵装置側へ突出させ、第2の可動ホーム柵装置の移動柵および可動柵を互いに近接させることで、プラットホーム脇に停止する列車との間に壁を形成し、プラットホーム脇に4ドア車両や6ドア車両が停止したとき、第2の可動ホーム柵装置の移動柵を固定柵に所定量没入させ、また、可動ホーム柵装置の可動柵を可動ホーム柵装置側とは反対側に所定量突出させ、第2の可動ホーム柵装置の移動柵と可動柵とを離間させることで、4ドア車両の先頭側および後尾側から2番目の乗客ドアの前の乗降口を開くことができ、また、6ドア車両の先頭側および後尾側から3番目の乗客ドアの前の乗降口を開くことができる。

10

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の一実施の形態に係る可動ホーム柵装置の一对をプラットホームに設置した状態の斜視図であって、列車との間に壁を成すようにしたときの図である。

【図2】同じく、可動ホーム柵装置の一对をプラットホームに設置した状態の斜視図であって、4ドア車両の車両側壁の前に壁を成すようにしたときの図である。

【図3】同じく、可動ホーム柵装置の一对をプラットホームに設置した状態の斜視図であって、6ドア車両の乗客ドアの前の乗降口を開いたときの図である。

20

【図4】同じく、可動ホーム柵装置をプラットホームに設置した状態の図であって、列車との間に壁を形成したときの正面図(a)および平面図(b)である。

【図5】同じく、可動ホーム柵装置をプラットホームに設置した状態の図であって、4ドア車両の乗客ドアの前の乗降口を開いたときの正面図(a)および平面図(b)である。

【図6】同じく、可動ホーム柵装置をプラットホームに設置した状態の図であって、6ドア車両の乗客ドアの前の乗降口を開いたときの正面図(a)および平面図(b)である。

【図7】同じく、可動ホーム柵装置をプラットホームに設置した状態の正面図であって、可動柵および柵部材の内部を示す図である。

30

【符号の説明】

D 1 乗客ドア

T 列車

T 1 4ドア車両

T 2 6ドア車両

W 1 車両側壁

1 0 プラットホーム

1 1 側縁

2 0 第2の可動ホーム柵装置

2 1 固定柵

2 2 移動柵

40

2 3 スライド板

3 0 可動ホーム柵装置

3 1 乗降口

4 0 柵部材

4 2 背面

4 6 両側面部

4 7 出沒口

5 0 可動柵

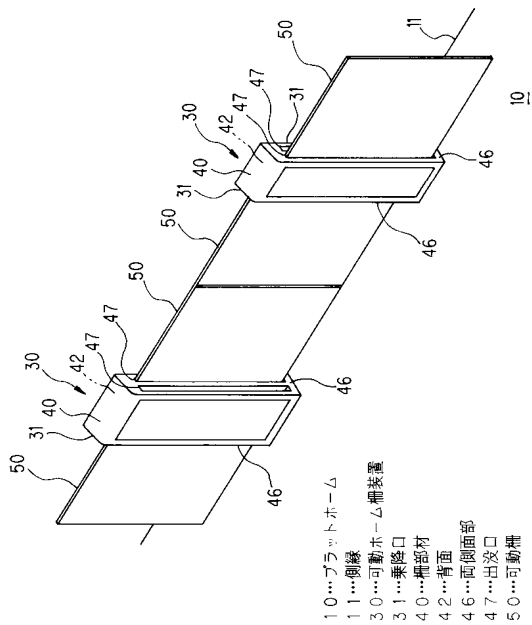
6 0 駆動部材

6 1 駆動モータ

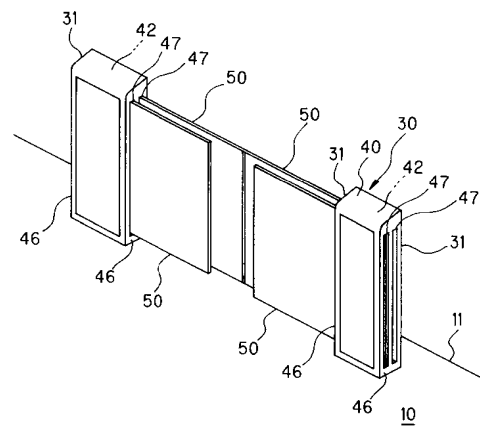
50

- 62 ビニオン
 70 案内部材
 72 ラック部材
 75 ガイドレール

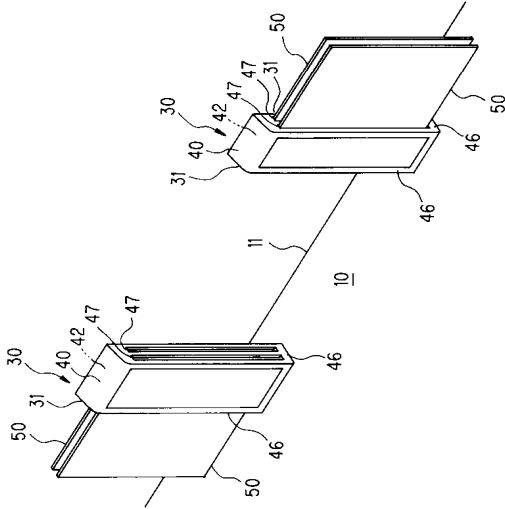
【図 1】



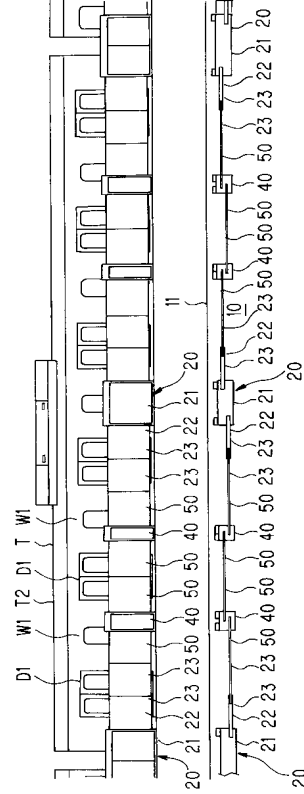
【図 2】



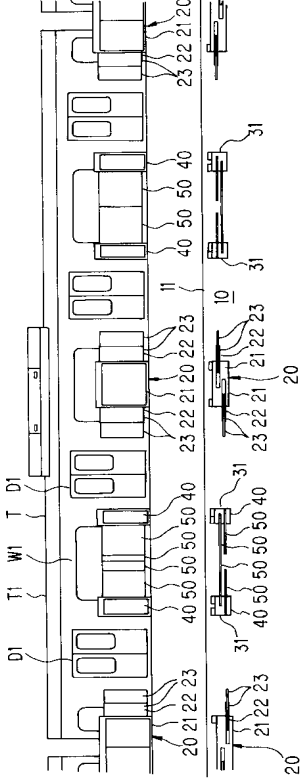
【図 8】



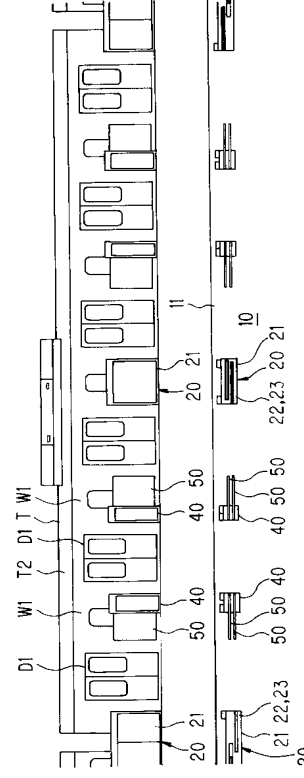
【図 4】



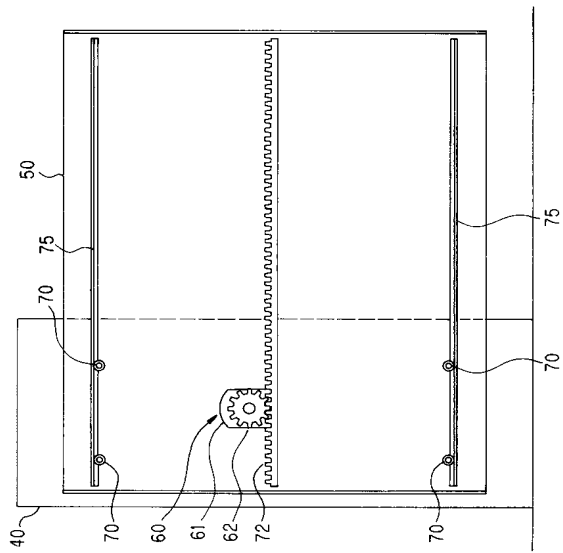
【図 5】



【図 6】



【図 7】



フロントページの続き

(72)発明者 青柳 久雄

神奈川県横浜市鶴見区平安町二丁目２９番地の１ 株式会社京三製作所内

Fターム(参考) 2D101 CA17 CB05 EA01 FA31 FA33 HA05 HA16 HB02